



GENERALNI DIREKTORAT ZA NOTRANJO POLITIKO
TEMATSKI SEKTOR B: STRUKTURNA IN KOHEZIJSKA POLITIKA

PROMET IN TURIZEM

SOCIALNE IN DELOVNE RAZMERE
CESTNIH PREVOZNIKOV

ŠTUDIJA

Izvleček

Študija vsebuje analizo socialnih in delovnih razmer poklicnih voznikov v sektorju cestnega tovornega prometa. Osredotoča se na temeljna socialna vprašanja, ki se porajajo v tem segmentu prometa, kot so časi vožnje in počitka ter praktični vidiki, ki vplivajo neposredno na kakovost življenja voznikov, npr. nepravilnosti pri zaposlovanju in ravni prihodkov. Splošni analizi pravnega okvira, ki vključuje zakonodajo EU, ki se nanaša na socialno razsežnost cestnega tovornega prometa, sledijo ugotovitve iz posvetovanja z zainteresiranimi stranmi in vozniki.

IP/B/TRAN/FWC/2010-006/Lot1/C2/SC2

2013

PE 495.855

SL

Ta dokument je naročil Odbor za promet in turizem Evropskega parlamenta.

AVTORJI

TRT Trasporti e Territorio Srl - Alessio Sitran, Enrico Pastori

ODGOVORNA OSEBA

Piero Soave
Evropski parlament
Tematski sektor B: strukturna in kohezijska politika
B-1047 Bruselj
E-naslov: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

UREDNIŠKA POMOČ

Nóra Révész

JEZIKOVNE RAZLIČICE

Izvirnik: EN.
Prevoda: DE, FR.

O IZDAJATELJU

Če se želite obrniti na tematski sektor ali se naročiti na njegov mesečni bilten, pišite na: poldep-cohesion@europarl.europa.eu

Rokopis dokončan aprila 2013.
© EVROPSKA UNIJA, 2013.

Ta dokument je na voljo na spletnem mestu:
<http://www.europarl.europa.eu/studies>

IZJAVA O OMEJITVI ODGOVORNOSTI

Za mnenja, izražena v tem dokumentu, so odgovorni izključno avtorji in ne predstavljajo nujno uradnega stališča Evropskega parlamenta.

Razmnoževanje in prevajanje za nekomercialne namene je dovoljeno pod pogojem, da se navede vir ter da je izdajatelj o tem predhodno obveščen in prejme izvod.

POVZETEK

Namen te študije je pridobiti informacije za parlamentarno razpravo o socialnih in delovnih razmerah poklicnih voznikov v sektorju cestnega tovornega prometa s pripravo pregleda zadevne zakonodaje EU na tem področju in povzetka ugotovitev, pridobljenih s posvetovanjem, v katerem so sodelovale zainteresirane strani (sindikati) in vozniki iz nekaterih držav članic.

Avtorji študije ponujajo poglobljeno analizo najbolj perečih vprašanj in trendov, ki vplivajo na socialne in delovne razmere poklicnih voznikov. Prizadevajo si opredeliti dejavnike, katerim bi bilo treba nameniti več pozornosti, da bi lahko uvedli učinkovito strategijo izvrševanja, ki bi zagotovila večje spoštovanje socialnih pravic voznikov, s tem pa slednjim boljše življenjske in delovne razmere. V tem pogledu s to študijo zagotavljajo posodobljeno podatkovno podlago za razpravo ter v njej predstavljajo sklepe in priporočila, ki so jih pripravili v svoji predhodni študiji za Evropski parlament o izvrševanju socialne zakonodaje EU v sektorju poklicnega cestnega prevoza¹.

Zakonodaja EU, ki vpliva na socialne in delovne razmere voznikov

Avtorji študije opisujejo sedanji zakonodajni okvir EU, ki ureja socialne vidike (delovni čas ter čas vožnje in počitka) in dostop do trga za sektor cestnega tovornega prometa (sveženj o cestnem prometu), pri čemer preučujejo logiko razvoja zakonodaje na teh dveh področjih na evropski ravni.

Glede na mobilni in mednarodni značaj dejavnosti cestnega tovornega prometa so preučili še druge zakone EU, ki kljub temu, da prvotno niso bili zasnovani za sektor cestnega tovornega prometa oziroma niso bili zasnovani posebej zanj, močno vplivajo na socialne in delovne razmere.

Socialne in delovne razmere voznikov: ocena

Osrednji del študije je namenjen oceni socialnih in delovnih razmer voznikov. Avtorji so se pri analizi v veliki meri oprli na ugotovitve postopka posvetovanja, ki je bil namenjen zadevnim zainteresiranim stranem (nacionalnim sindikatom in dvema evropskima združenjema) in voznikom. Rezultat so tako kvalitativne kot kvantitativne informacije v zvezi z vprašanji, ki najbolj neposredno vplivajo na delovno okolje in življenjski standard poklicnih voznikov.

Sektor cestnega tovornega prometa je od začetka procesa liberalizacije v 90. letih prejšnjega stoletja doživel nekaj radikalnih sprememb. Glavni dejavnik, ki je preoblikoval ne samo način organizacije in strukture sektorja cestnega tovornega prometa, ampak tudi vrsto in stroške zagotovljenih storitev, je bila vse večja odprtost evropskega trga. Ob širitvi Unije, ko je v dveh korakih, leta 2004 in 2007, pristopilo 12 novih držav članic, so te spremembe postale še izrazitejše.

Kot razkrivajo avtorji študije, pa procesa liberalizacije ni spremljal vzporedni proces socialnega usklajevanja na področju pogojev za zaposlovanje in delovnih razmer;

¹ Navedeno spodaj, glej opombo 8.

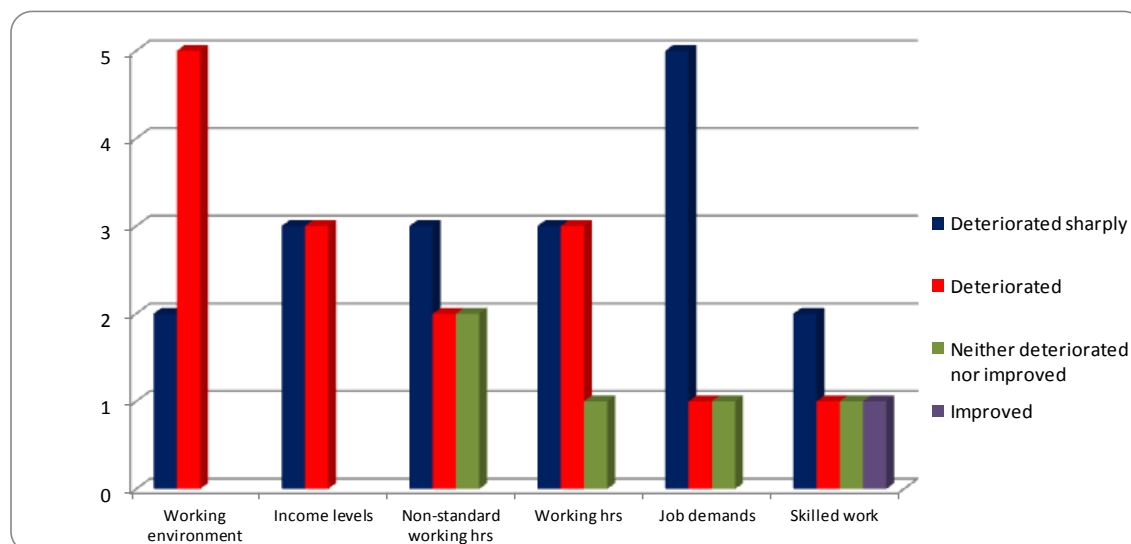
nasprotno, te razmere in pogoji se splošno in naglo slabšajo, in sicer tako za rezidenčne kot za nerezidenčne poklicne voznike².

Po državah članicah EU so še vedno prisotne velike razlike v delovni in socialni strukturi trga ter v učinkovitosti mehanizmov izvrševanja. Zaradi teh razlik nastajajo vrzeli, ki lahko prevozna podjetja spodbudijo k praksam nelojalne konkurence in socialnega dampinga (kot so na primer „podjetja – poštni nabiralniki“, uporaba voznikov, ki se lažno prikazujejo kot samozaposlene osebe, prakse zaposlovanja, ki temeljijo na doseganju rezultatov), namesto da bi se zagotovile priložnosti za družbeno in gospodarsko rast.

Te nepošteno prakse kažejo na bolj splošno znižanje standardov v vozniškem poklicu, tj. slabšanje delovnega okolja in regresivne premike na področju ravni prihodkov, ravnovesja med poklicnim in zasebnim življenjem, zahtev delovnega mesta in življenjskega standarda. Poudariti je treba, da zgoraj omenjene nepošteno prakse in zlorabe v veliki meri prispevajo tudi k večji negotovosti življenjskih in delovnih razmer voznikov, kot je razvidno iz ugotovitev posvetovanj in primerov za nekaj držav članic, ki so omenjeni v tej študiji.

Te ugotovitve so podprte s povratnimi informacijami, dobljenimi tako s strani zainteresiranih strani in kot s strani voznikov. Iz zbranih podatkov je razvidno, da so po mnenju zainteresiranih strani socialne komponente, ki so se v zadnjih petih letih v sektorju cestnega tovornega prometa najbolj poslabšale, predvsem **delovno okolje** (kar vključuje tudi višjo stopnjo diskriminacije med vozniki iz EU15 in EU12), **zahteve delovnega mesta** (tj. višjo stopnjo prilagodljivosti pri nalogah in večje število dejavnosti, ki ne vključujejo vožnje) in **ravni prihodkov** (tj. nenehno zniževanje plač voznikov).

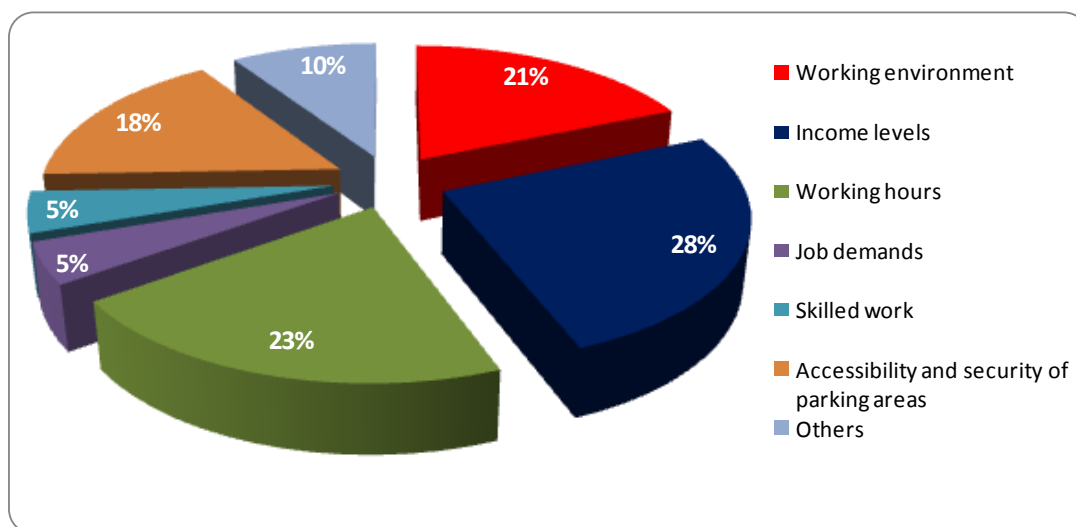
Graf 1: Elementi, ki so se v zadnjih petih letih najbolj poslabšali



Vir: podatki, ki so jih zbrali avtorji

Vozniki potrjujejo ugotovitve in stališče zainteresiranih strani, pri čemer posebej izpostavljajo znižanje ravni plač, čemur sledijo povečanje števila delovnih ur, vse slabše delovno okolje ter nedostopnost parkirišč in pomanjkanje varnosti le-teh. Trend slabšanja razmer občutijo zlasti vozniki iz EU15, kar je, kot pravijo, predvsem posledica tega, da prevozna podjetja zaposlujejo cenejše osebe iz vzhodne Evrope.

² Nerezidenčni vozniki so vozniki, ki delajo v državi, ki ni njihova matična država.

Graf 2: Ocena vidikov, ki so se po mnenju voznikov v zadnjih petih letih najbolj poslabšali

Vir: podatki, ki so jih zbrali avtorji

Po mnenju zainteresiranih strani je izvrševanje tisto posebej problematično področje, kjer bi bilo zaželeno spodbuditi posredovanje EU, da se v državah članicah uvedejo učinkovitejši mehanizmi nadzora za tista prevozna podjetja, ki se poslužujejo nezakonitih ali nepoštenih praks zaposlovanja. Na tem področju je potrebna tudi večja stopnja usklajevanja praks izvrševanja, sankcij in kazni po državah članicah EU, da se odpravi sedanji okvir, ki ga zaznamujejo velike razlike v standardih izvrševanja ali dajanje neenake prednosti izvrševanju po posameznih državah EU.

Tabela 1: Druge večje težave, ki so jih odkrile zainteresirane strani v zvezi s socialnimi in delovnimi razmerami v sektorju cestnega tovornega prometa³

Težava	Stopnja pomembnosti
Nezakonite/nepoštene prakse zaposlovanja, ki povzročajo socialni damping (vključno s „podjetji v obliki poštnih nabiralnikov“)	*****
Pomanjkljivost izvrševanja in kontrol	*****
Še zdaleč nedoseženo socialno usklajevanje znotraj držav članic EU27	****
Nezakonito izvajanje kabotaže	****
Kakovost počitka in počivališč	***
Čas vožnje in čas počitka	**

Vir: podatke so zbrali avtorji na podlagi ugotovitev posvetovanja zainteresiranih strani.

³ Vrednosti „stopnje pomembnosti“ so avtorji študije kvalitativno določili glede na stopnjo pomembnosti za zakonodajno posredovanje. Te vrednosti ne odražajo ocene pomembnosti posamezne postavke, ampak prednostno stopnjo za prihodnje ukrepanje. Obstoječa zakonodaja o času vožnje in počitka se načeloma do določene mere spoštuje in izvaja, zato potreba po dodatnem posredovanju na teh področjih v primerjavi z drugimi težavami, ki so jih izpostavili vozniki in zainteresirane strani, ni tako nujna.

Glavne ugotovitve

Zaključek takšnega razmišljanja, pa tudi glavni zaključek te študije je, da smer, v kateri se je razvijal trg cestnega tovornega prometa od začetka procesa liberalizacije v 90. letih prejšnjega stoletja, ni privedla do zblíževanja med povečano konkurenco in vzporednim procesom socialnega usklajevanja po državah članicah EU na področju zaposlovanja in delovnih razmer osebja v cestnem tovornem prometu.

Razlike v delovnih in socialnih strukturah trga med državami EU so še vedno precej velike, kar nepoštena prevozna podjetja, predvsem zaradi slabih ali neučinkovitih mehanizmov izvrševanja, lahko spodbudi k uporabi praks nelojalne konkurence in socialnega dampinga. To dodatno prispeva k trenutnemu trendu slabšanja razmer, s katerim se danes spopada sektor cestnega tovornega prometa.

Znova je treba poudariti, da je izvrševanje ključni ukrep, s katerim bi bilo mogoče doseči cilj usklajenih delovnih razmer, ob enotnem razumevanju in uporabi ustreznih predpisov ter na podlagi enotnejše opredelitve kršitev in pripadajočih kazni.

Povzetek priporočil

Ugotovitve te študije podpirajo številna priporočila, ki lahko služijo kot nekakšne smernice na posameznih področjih, kjer so morda potrebne dodatne izboljšave socialnih in delovnih razmer poklicnih voznikov. Zato avtorji priporočajo osredotočenje na naslednje ukrepe:

- **okrepitev mehanizmov izvrševanja v državah članicah.** V ta namen bi bilo treba okrepiti obstoječe kontrole in mehanizme izvrševanja ter jih narediti učinkovitejše, morda pa tudi pripraviti *ad hoc* direktivo o izvrševanju v podporo uporabi uredb (ES) št. 1071/2009 in 1072/2009. Poleg tega bi se ukrepi izvrševanja lahko osredotočili na delovno in socialno zakonodajo v sektorju cestnega tovornega prometa, kot je Uredba (ES) št. 593/2008 (uredba Rim I), na primer s skupnimi kontrolami s strani organov izvrševanja v cestnem prometu in organov za delo;
- uvedba ocen učinka izvrševanja. Te bi lahko uvedli z namenom znatne okrepitve izvršilne plati zakonodaje EU, s čimer bi države članice spodbudili k prevzemu njihove odgovornosti na tem področju. Ocene učinka bi morale spremljati vsak zakonodajni predlog, da bi ovrednotili in ocenili učinek, ki bi ga sprejeti ukrepi imeli na izvršljivost predloga po začetku veljavnosti zakonodaje ES;
- uvedba mehanizmov poročanja o uporabi Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev. Učinkovitost izvrševanja je mogoče izboljšati, če je slednje podprto z nenehno posodobljenimi podatki in informacijami o stanju izvajanja različnih norm. To bi lahko veljalo za Direktivo 96/71/ES o napotitvi delavcev, tako da bi v Uredbo (ES) 1072/2009 vključili določbo o mehanizmu poročanja, ki bi vse države članice zavezovale k obveščanju Komisije o uporabi Direktive 96/71/ES, in za pričakovano direktivo o izvrševanju direktive o napotitvi delavcev, katere predlog⁴ je trenutno predmet razprave v okviru prve obravnave EP;

⁴ EP, Odbor za zaposlovanje in socialne zadeve, Poročilo (2012/0061(COD)) (poročevalka Danuta Jazlowiecka, poslanka Evropskega parlamenta).

- **okrepitev sodelovanja med državami članicami in med različnimi organi posamezne države članice.** To bi lahko dosegli z olajšanjem izmenjave informacij in najboljših praks, spodbujanjem usposabljanja nadzornih uradnikov in podpiranjem usklajenih programov usposabljanja. To lahko vključuje tudi razširitev pristojnosti organa za zvezo znotraj Skupnosti, ki je bil ustanovljen z Direktivo 2006/22/ES;
- **razširitev uporabe pravil za kabotažo na Direktivo 96/71/ES.** Zaradi tega bi morda bilo treba spremeniti Uredbo (ES) 1072/2009, da se odpravijo izjeme in olajša izvrševanje pravil o kabotaži;
- oblikovanje evropskega registra prevoznih podjetij. Ta register bi vseboval črno listo podjetij, za katera je bilo ugotovljeno, da so se posluževala nezakonitih ali nepoštenih praks. Lahko bi bil del sistema ocenjevanja tveganja, ki ga morajo uvesti države članice, za podjetja, ki kršijo pravila EU o času vožnje in počitka.

Avtorji študije poleg zgornjih predlogov podajajo še dodatna priporočila, ki se nanašajo na nadaljevanje prizadevanj na področju spremljanja in primerjalnih analiz kakovosti parkirišč (vključno s polletnimi anketami za merjenje mnenj in predstav poklicnih voznikov o njihovem poklicu ter delovnih in življenjskih razmerah) ter na izvajanje kampanj za osveščanje in informiranje, s katerimi bi voznike obveščali o lahko dostopnih, kakovostnih in varnih parkiriščih. Te kampanje bi se morale osredotočiti tudi na trajna neravnovesja med spoloma v sektorju cestnega tovornega prometa.